

LE  
SAINT-GOTHARD

ET  
LE SIMPLON

PAR EUGÈNE ANGLADE



—  
1870

LE  
SAINT-GOTHARD

ET  
LE SIMPLON

PAR EUGÈNE ANGLADE

---

Bruxelles

IMPRIMERIE DE CH. ET A. VANDERAUWERA,

RUE DE LA SABLONNIÈRE, 8.

—  
1870



LE

# SAINT-GOTHARD ET LE SIMPLON.

---

## I

### **Question politique.**

La politique et les affaires ont aujourd'hui des relations si intimes, qu'il n'est plus possible de les séparer. Vouloir les traiter à part, les isoler en quelque sorte, ce serait ne pas les comprendre. En voulez-vous une preuve éclatante? Vous la trouverez dans cette double question des deux chemins de fer du Simplon et du Saint-Gothard.

Rien de plus sérieux au point de vue des intérêts commerciaux; rien de plus palpitant au point de vue des intérêts politiques.

Que la France laisse tranquillement la Prusse pousser ses wagons jusqu'en Italie en traversant la Suisse, et la suprématie politique de la Prusse est

fondée. Que la France perce le Simplon, et l'équilibre est maintenu.

L'attitude du Corps législatif, en présence des déclarations formelles de M. de Bismark, serait de nature à décourager la France et l'Europe, si de graves événements n'étaient venus donner à la question sa physionomie réelle.

M. de Bismark est un homme d'État. Il a le coup d'œil, l'audace, l'autorité.

Il a compris que tout en ce monde est une question de temps. Il ne suffit pas d'avoir une armée puissante par le courage et par le nombre, des canons à longue portée, des fusils Chassepot. Il faut encore que tout cela arrive sur un point donné en temps opportun, c'est-à-dire à jour fixe.

Il avait compris qu'il n'y avait en Europe que deux grandes nations militaires, la France et la Prusse, et que l'avantage, la supériorité, la domination, appartiendront à celle des deux qui aura, pour ainsi parler, dans la main l'Italie et la Suisse.

De là l'idée du Saint-Gothard.

Avec le Saint-Gothard, la Prusse, soit en vertu d'un accord qui ne serait pas sans précédent, soit par une brusque invasion qui ne pèserait pas beaucoup à sa conscience, peut en quelques heures jeter canons et soldats sur les montagnes de la Suisse et dans les plaines de l'Italie, y attendre la France ou la menacer d'invasion.

Et rien n'arrête M. de Bismark, ni les oppositions qu'il peut rencontrer au Parlement de la Confédération du Nord, ni les millions à dépenser pour une

ligne *placée*, comme il l'avoue carrément, *en dehors de l'Allemagne*.

Il dit aux députés : « Songez aux intérêts que l'Allemagne, et SURTOUT L'ALLEMAGNE DU NORD, a dans l'affaire du Saint-Gothard. Les considérations qui ont déterminé le gouvernement sont TELLEMENT ÉVIDENTES, elles sont d'une nature *tellement délicate*, que je me dispense de les énoncer PUBLIQUEMENT. »

Quant aux millions, M. de Bismark les trouvera dans les caisses du trésor, ou dans les souscriptions publiques. Il les empruntera au besoin.

Mettons en regard de ce langage, de ces actes, la mollesse du Corps législatif; lorsqu'il était si facile de gagner avec le Simplon une bataille décisive contre la Prusse.

M. de Grammont nous a tout récemment révélé ce qu'il y a en lui d'énergie et de patriotisme. Il a tenu haut le drapeau de la France; il a parlé le langage qui convient à notre honneur et à notre légitime fierté. Mais la Prusse a dû accueillir par un sourire un peu ironique les *fiers enfants de l'Helvétie* et les prétendues précautions prises par la Suisse pour assurer sa neutralité.

Sans phrases, et avec ou sans chauvinisme de bon ou de mauvais aloi, voici la vérité et voici la situation :

Le jour où M. de Bismark, ou son successeur, aura dans sa poche la clef d'un chemin de fer qui reliera l'Allemagne à l'Italie, à travers la Suisse, l'Italie et la Suisse appartiendront à la Prusse, et la France sera annulée.

Et qu'on ne vienne pas dire : L'Italie résistera ; la Suisse défendra sa neutralité. C'est tout simplement impossible. L'histoire contemporaine est là pour le démontrer. Est-ce que la Suisse a défendu sa neutralité contre Napoléon ? Est-ce que l'Italie a résisté ? A-t-elle seulement résisté à l'Autriche, ce qui était bien autrement facile ?

Qu'on ne vienne pas dire ensuite : Il suffit d'enlever quelques rails pour arrêter une armée, et c'est l'affaire de quelques heures.

Mais, en quelques heures aussi, peuvent être rétablis ces mêmes rails par des ouvriers munis de pioches, et une armée prussienne, croyez-le bien, ne se mettra pas en marche sans être pourvue des outils et des matériaux nécessaires. Puis, il y a l'éventualité d'une invasion imprévue, dont M. de Bismark ne se ferait pas faute. Enfin dans l'hypothèse des rails enlevés, et en écartant la possibilité d'une surprise, il n'en reste pas moins positif que, sur ses propres chemins de fer, la Prusse peut transporter une puissante armée aux portes de la Suisse. Eh bien, ces portes, elle les enfoncera, voilà tout ; et la Suisse sera occupée avant que la France ait pu lui venir en aide.

Il y a des politiques naïfs qui soutiennent une dernière thèse.

La Prusse, prétendent-ils, ne veut se mettre, par une voie ferrée, en communication rapide avec l'Italie et la Suisse que dans l'intérêt commercial de l'Allemagne.

Mais, quand cela serait ?... Est-ce que la France,

dans cet ordre d'idées, ne devrait pas lutter avec elle, la combattre sur ce terrain pacifique, et la devancer, si la chose est possible? Est-ce que la France, qui a percé l'isthme du Suez, pour quelque chose apparemment, n'aurait plus souci de ce qui fait, bien autrement que la vaillance de ses soldats, sa gloire et sa renommée dans le monde, nous voulons parler de son commerce et de son industrie?... Ce serait étrange en vérité.

D'ailleurs, à qui persuadera-t-on que M. de Bismark et la Prusse vont jeter des millions, et puis encore des millions, dans cette œuvre gigantesque, n'ayant en perspective, pour servir l'intérêt de ces mêmes millions, pour payer des frais d'entretien et autres, que le commerce d'un coin de l'Allemagne et d'une portion de la Suisse?... C'est donc une préoccupation d'une nature plus grave qui a inspiré à M. de Bismark la voie ferrée du Saint-Gothard. Il a voulu prendre pied en Italie et en Suisse, tenir la France en échec, l'amoindrir. La démonstration est faite. Aveugle qui ne voit pas!

Maintenant, comment déconcerter ces projets de domination politique et militaire, qui constituent après tout une odieuse anomalie à une époque où nul, si ce n'est la Prusse, ne songe ni à la guerre, ni aux conquêtes?

Il y a un moyen bien simple.

Laissez la Prusse percer les quinze kilomètres du Saint-Gothard, construire des tunnels sous les lacs, franchir les gouffres, tailler sa voie dans le roc, engloutir ses millions à elle, et par surcroît, ceux de



ses vassaux, de ses alliés et de ses voisins. Votre affaire à vous, c'est de gagner la Suisse par le Simplon; et c'est tout ce qu'il y a au monde de mieux indiqué, de plus naturel et de plus facile.

Avec le Simplon, c'est-à-dire sans négociations diplomatiques, avec le Simplon, c'est-à-dire pacifiquement, sans tirer un seul coup de fusil, le Saint-Gothard n'offre plus aucun danger, allons plus loin, n'a pas sa raison d'être.

Tout est sauvegardé pour la France, et aussi pour l'Europe.

Pour la France, sa part légitime d'influence politique, ses intérêts les plus sérieux dans le présent et dans l'avenir.

Pour l'Europe, la paix, qu'elle veut conserver; car une des garanties de la paix, c'est la neutralité de la Suisse, c'est l'indépendance de l'Italie. Or, avec le Simplon, la France les protège l'une et l'autre. Il n'y a plus de surprise possible. Une armée française serait de l'autre côté des Alpes avant que les soldats prussiens fussent arrivés au pied du Saint-Gothard; et, quoi qu'en dise M. de Gramont, avec ses *fiers enfants de l'Helvétie*, la Suisse ne s'en trouverait pas trop mal.

Le Corps législatif de France, endormi sans doute par les paroles trop prudentes du ministre, ne semble pas avoir suffisamment pris à cœur cette question, la plus grave qui se soit produite depuis Sadowa. Il appartient à la presse de secouer cette torpeur. Quelques députés proposent qu'il soit accordé une subvention de quatre millions par an aux chemins de

fer du Simplon. On discutera donc à nouveau ; et pourquoi les hommes, dont l'expérience et les lumières font autorité, M. Thiers, par exemple, garderaient-ils un silence peu patriotique ?

Puis, à côté du Corps législatif, il y a l'opinion publique, cette *reine du monde*, qui le domine et le pousse. Que la presse s'adresse aussi à l'opinion publique. Le chemin de fer du Simplon est une pensée éminemment nationale. Il faut que les souscriptions privées arrivent avec un ensemble qui entraîne tout à la fois le Corps législatif et le gouvernement.

A l'œuvre donc, puisque tout est en jeu, la prospérité de la France et son influence politique ! A l'œuvre, car il s'agit d'arrêter dans son âpre et ardente ambition un gouvernement qui peut compromettre la paix européenne !... Le Simplon, d'ailleurs, n'est pas comme le Saint-Gothard, nous le démontrerons, ruineux et stérile. Rien ne sera perdu pour personne — tout au contraire — pas plus les quelques millions que l'on demande au budget, que le produit de l'épargne populaire. Ici, chose rare, l'intérêt et le patriotisme peuvent se donner la main.

## II

### **Encore la question politique.**

Nous avons dit — et nous croyons l'avoir prouvé — que le Simplon est pour la France une question

nationale. Il faut que tout le monde le comprenne bien, peuple et gouvernement : faire ou ne pas faire, c'est tout simplement ou maintenir ce qui reste encore d'équilibre depuis la bataille de Sadowa, ou donner sa démission de grand protecteur de la paix générale.

Le dilemme est là, brutal et inflexible. Impossible d'en sortir.

Mais ce qu'il faut ajouter, parce que l'assertion a la valeur d'un axiôme, c'est que cette question, toute française en apparence, est en réalité une question européenne.

Qu'on le veuille ou non, qu'on en convienne ou qu'on le nie, la France, par sa position géographique, par la fertilité du sol, par le développement de son commerce, par sa puissance militaire, par son esprit d'initiative, par son génie, par son histoire, joue un rôle considérable en Europe. L'affaiblissement de la France au profit d'une nouvelle puissance militaire et envahissante serait un malheur pour l'Europe, pour le monde entier.

Aujourd'hui donc, et jusqu'à nouvel ordre, rien de ce qui touche à la France ne peut être étranger à l'Europe. Il y a entre elles, de bon gré ou de force, une solidarité que nul ne saurait détruire, si ce n'est la Prusse en réalisant ses rêves de prépondérance politique et militaire.

Voyons! de bonne foi, il n'est plus possible d'admettre que M. de Bismark, l'homme d'État par excellence, que la Prusse, le pays du monde le plus positif et le plus pratique vont, de gaieté de cœur,

jeter des centaines de millions dans un gouffre dont on n'a pas encore sondé la profondeur, et entreprendre une œuvre colossale dans l'intérêt de l'art, ou ce qui revient à peu près au même, pour attirer vers l'Allemagne du Nord quelques wagons de marchandises. Il y a donc des intérêts plus élevés et plus sérieux derrière ces millions si généreusement offerts et si ardemment demandés, derrière ce travail de géants, qui engage toute une génération. Il y a, — nous l'avons déjà répété sur tous les tons, et nous le répèterons encore, — il y a une pensée profonde, mais visible, de domination au cœur des nations occidentales. Ce que Pierre-le-Grand et Catherine méditaient sur Constantinople, l'idée qu'ils léguaient à leurs successeurs, M. de Bismark et la Prusse veulent l'accomplir en Europe. Et nul ne peut leur faire obstacle que la France; car ils n'ont autour d'eux que des complices inintelligents, ou des peuples énervés, tremblants et silencieux.

Maintenant, prenons, l'une après l'autre, les deux hypothèses, et voyons les résultats :

La Prusse a percé le Saint-Gothard. — La France a ouvert le Simplon.

Si la Prusse, — la France se croisant les bras, — peut donner la main à l'Italie à travers la Suisse, la Suisse et l'Italie lui appartiennent à un moment donné. Et alors qu'arrive-t-il?

Il arrive que l'Allemagne du sud est vassale de la Prusse, si elle n'est absorbée par le nouvel Empereur qui tiendra sa cour à Berlin. Il arrive que l'Autriche est à peu près effacée de la carte de l'Eu-

rope ; que la Hollande, déjà convoitée, on le sait, est sous le coup d'une invasion toujours imminente, et que la France ne peut faire un mouvement sans rencontrer les baïonnettes prussiennes. Qui protégera l'Europe contre l'Allemagne tout entière ayant un pied sur l'Italie et l'autre sur la Suisse?...

La France ? Non, puisqu'elle aura les Alpes pour barrière infranchissable, le Rhin qu'il n'est pas toujours facile de traverser, la Belgique dont l'Angleterre ne souffrira pas, et avec raison, qu'on viole la neutralité.

L'Angleterre ? Mais ce n'est pas une nation militaire, et ses frégates blindées ne la conduiront pas jusqu'à Berlin.

L'Autriche ? Il n'en faudra plus parler, quand la Prusse occupera l'Italie.

La Russie ? Allons, donc ! La guerre de Crimée a mis à nu les pieds d'argile du colosse. Qu'on se souvienne seulement qu'elle a laissé quatre cents mille hommes sur les grands chemins avant d'arriver à Sébastopol, et que Saint-Arnaud, s'il n'était pas mort après la bataille de l'Alma, aurait emporté d'assaut en quelques heures la ville soi-disant imprenable, où les empereurs Moscovites, depuis un siècle avaient accumulé tant de canons.

Au milieu de cette impuissance générale, le rêve de la Prusse se réalise. Sa domination est fondée.

Allons à la seconde hypothèse : La France a traversé le Simplon, comme M. de Bismark a percé le Saint-Gothard. Qu'arrive-t-il ?

Il arrive que rien n'est changé dans la situation

actuelle, puisque l'armée française peut devancer l'armée prussienne en Suisse et en Italie. La paix de l'Europe et son équilibre gardent leur défenseur naturel; et ce qui était un instrument de guerre devient une voie nouvelle ouverte aux relations commerciales, au développement de l'industrie.

On dira peut-être :

Mais pourquoi désirer pour la France ce que vous voulez interdire à la Prusse, des communications plus rapides avec la Suisse et avec l'Italie?

Pourquoi?

Parce que l'Italie et la Suisse n'ont jamais été pour la France qu'une champ de bataille, et ne peuvent pas être pour elle une conquête.

Pourquoi ?

Parce que la France, quand elle avait des fantaisies d'agrandissement de territoire, — elle n'en a plus fort heureusement — ne tournait jamais les yeux que du côté du Rhin.

Des frontières? Il n'y en a plus, depuis que nous avons trouvé les chemins de fer et le télégraphe électrique. Avec ces deux grands véhicules de la pensée et du commerce, les nationalités se confondent et les barrières s'abaissent. La France le sait; elle en a pris sagement son parti.

Il n'y a qu'une nation en Europe qui songe à troubler cette alliance pacifique, cette fusion de tous les intérêts. C'est la Prusse, que sa grande victoire de Sadowa exalte jusqu'à l'ivresse.

Le repos de l'Europe exige qu'il soit mis un frein à ces ardeurs dévorantes, à cette ambition frénétique

et impie. Il faut qu'une sentinelle vigilante, placée sur le sommet des Alpes, puisse au besoin faire entendre le cri d'alarme. La France est précisément cette sentinelle de l'Europe.

Et c'est ainsi que le Simplon, question française par son origine, s'étend et grandit jusqu'à prendre toutes les proportions d'une question Européenne.

Ainsi comprise, — et c'est à peu près chose faite, — son avenir est certain; le succès n'est plus douteux. Les souscriptions afflueront de tous les points de l'Europe; et il faudra bien alors que le gouvernement de France se réveille, et, bon gré, mal gré, apporte sa pierre à l'édifice.

### III

#### **Intérêts de la France.**

Le côté politique du Saint-Gothard a été mis en pleine lumière. Plus un nuage. Plus un doute possible. Les saints Thomas de la diplomatie peuvent appliquer le doigt sur la plaie. Elle est là, toute grande ouverte. Ce que veulent M. de Bismark et la Prusse, tout le monde le sait. C'est à la France d'aviser, dans l'intérêt de l'Europe et dans le sien.

Inutile d'insister; ce serait du temps perdu. Le temps, c'est de l'argent, disent les Anglais. Le temps, dans la grave question qui nous préoccupe, c'est plus que cela, beaucoup plus. C'est la nationalité de l'Italie, c'est la neutralité de la Suisse, c'est la grandeur de la France, c'est l'indépendance de l'Europe. La saison est passée des amplifications oiseuses. Nous sentons le sol trembler, brûler sous nos pieds.

M. de Bismark va vite en besogne, et il a raison. C'est le moyen d'arriver le premier au but. Or, qui arrive le premier gagne la partie.

Sous la parole impérieuse de ce grand maître en l'art d'entraîner et d'agir, le Parlement de la Confédération du Nord a voté un premier à compte de dix millions; à ces dix millions la Prusse en ajoutera bien



d'autres; Combien?... on ne sait... qu'importe!... Quatre-vingts, quatre-vingts-cinq, selon les uns; cent, cent cinquante, selon les autres. « Créons un précédent, s'écrie le rapporteur du projet de loi, M. de Sybel, posons un chiffre; le reste viendra plus tard. »

Cela fait, on s'est adressé à l'Italie, à la Suisse, au grand-duché de Bade. On a signé des traités; il a été encore voté des millions, de part et d'autre, une vingtaine au plus, mais la quantité n'y fait rien; c'est chose de médiocre importance, l'adhésion est tout. Si la Suisse, l'Italie, le grand-duché de Bade n'ont pas d'argent, la Prusse leur en trouvera. Traités et votes ont été enlevés au pas de course. Bientôt, gardez-vous d'en douter, la pioche prussienne entamera les flancs encore vierges du Saint-Gothard. Ce sera une solennelle prise de possession. Ce jour-là, M. de Bismark pourra monter au Capitole et rendre grâce aux Dieux.

Allons-nous, en France, imiter les Grecs du Bas-Empire, qui discutaient sur les mystères, pendant que le bélier des envahisseurs battait en brèche les murs de Constantinople? A lire certaines harangues du Corps législatif, on serait tenté de le croire.

Ce qu'il y a d'étrange en tout ceci, c'est que chacun voit le mal, connaît le remède, et qu'on s'endort dans une sécurité déplorable.

Le Corps législatif discutait naguère le projet de loi sur le contingent de l'armée. Lisez les discours prononcés de part et d'autre; tout le débat roule sur la Prusse. Le maréchal Le Bœuf parle de son organisation militaire, M. Thiers de son ambition et

de ses conquêtes, et M. Emile Ollivier, rappelant le dernier plébiscite, l'appelle un *Sadowa* pacifique. *Un Sadowa!*... comme si le sentiment secret du péril était dans tous les cœurs ! Comme si le nom de la Prusse s'imposait aux orateurs français, et sortait involontairement de leur bouche !

Eh bien ! puisque la Prusse est là, toujours là, devant vos angoisses politiques ne détournez pas vos yeux lorsque vous la voyez marchant, à travers le Saint-Gothard, à la conquête de l'Italie et de la Suisse.

Mais le Saint-Gothard, a-t-on dit au Corps législatif, n'est absolument qu'une voie nouvelle *ouverte au commerce*, à l'industrie, aux relations *pacifiques* des peuples.

Vous le voulez ainsi ? Soit. Alors voyons où est l'intérêt *commercial* commun, celui de la France, celui de l'Europe. Il suffit de placer en regard le Saint-Gothard et le Simplon.

Prenez une carte. Suivez avec nous, les voies ferrées qui, de Paris, de Bruxelles, d'Amsterdam, de Genève, se dirigent sur Milan, et de là sur Brindisi.

Milan est le grand centre de l'activité et de la richesse italiennes. Qu'on traverse les Alpes et la Suisse sur un point ou sur un autre, par le Simplon ou par le Saint-Gothard, c'est là qu'il faut arriver.

Brindisi est le point extrême de l'Italie méridionale qu'il faut atteindre pour gagner la Méditerranée par l'Adriatique.

Une chose frappe au premier coup d'œil. Toutes ces voies ferrées convergent vers Lausanne, s'engagent dans le Valais, arrivent au pied du Simplon. Pas une n'aboutit au Saint-Gothard. Et cela devait être ainsi. Choisissez Milan comme point central, et de là tirez quatre lignes droites sur Paris, sur Bruxelles, sur Amsterdam, sur Genève, vous rencontrerez toujours le Simplon, le Saint-Gothard jamais. Le Saint-Gothard est une voie exclusivement prussienne ou badoise, ce qui est tout un, n'ayant pour objet et ne pouvant avoir pour résultat que de joindre le réseau du grand-duché de Bade au réseau sud-autrichien-lombard et de gagner ainsi Bellinzona, la première ville importante que l'on rencontre en Italie, après avoir franchi les Alpes de ce côté-là. Le Simplon, lui, a un caractère français si l'on veut, mais aussi plus général, plus européen, puisqu'il met l'Angleterre, la France, la Belgique, la Hollande, la partie la plus importante de la Suisse et le Rhin allemand en communication plus directe avec l'Italie, et par conséquent avec l'Égypte et le Levant par la Méditerranée, avec l'Indoustan, la Chine, le Japon par le canal de Suez.

Mais soyons plus positifs encore et plus précis. Ne traçons pas de lignes imaginaires. Il existe des voies ferrées ; acceptons-les telles quelles et comparons les distances :

De Paris à Milan, par le Saint-Gothard, il y a 908 kilomètres ; 840 par le Simplon. Différence en faveur du Simplon : 68.

De Bruxelles, par le Saint-Gothard, 1,032 kilo-

mètres ; par le Simplon, 1,012. Différence : 20.

D'Amsterdam, par le Saint-Gothard, 1,181 ; par le Simplon, 1,122. Différence : 59.

De Genève, par le Saint-Gothard, 570 ; par le Simplon, 360. Différence : 210.

Enfin, de Londres à Milan, par le Saint-Gothard, la distance est de 1,390 kilomètres ; elle n'est que de 1,234 par le Simplon. Différence : 156.

Ainsi, dans l'état actuel des choses, l'avantage reste au Simplon. S'il y a moins de distance, il y a forcément économie de temps et d'argent. C'est clair. Et qu'on ne vienne pas épiloguer sur les mots. Ce que nous venons de produire, ce sont des chiffres officiels, certains, reconnus, irrécusables. Or, rien de plus brutal qu'un chiffre et de moins sujet à controverse.

Étant donnée cette situation, et il faut bien l'accepter bon gré, mal gré, se présentent tout naturellement les deux éternelles hypothèses :

Le Saint-Gothard est ouvert, le Simplon restant fermé ;

Le Saint-Gothard et le Simplon sont ouverts l'un et l'autre.

Dans la première hypothèse, — ceci est évident, incontestable, — le commerce anglais, belge, hollandais, rhénan, se détourne de la France par le chemin prussien, fait à contre-cœur, mais enfin est obligé de faire un détour par l'Allemagne, faute de trouver un passage plus rapproché dans le massif des Alpes. Il est peu sentimental de sa nature, le commerce, et il n'ira pas assurément,

par amour pour la France, ou en haine de la Prusse, qui n'est pas aimable, convenons-en, hisser voyageurs et marchandises sur le Simplon, bien que la route soit l'œuvre de Napoléon le Grand. Il prendra le Saint-Gothard, par la raison fort simple que les voies ferrées, quelles que soient les distances réelles, sont toujours plus rapides, plus sûres et moins coûteuses. Et le commerce fera fort bien.

Dans la seconde hypothèse, par les motifs de temps et d'économie que nous venons d'indiquer, tout prend le chemin du Simplon : la malle des Indes, les marchandises anglaises, belges, hollandaises, françaises se dirigeant sur l'Égypte, la Grèce, la Turquie, l'Indoustan, le Japon, la Chine. Passe aussi par le Simplon tout ce qui de l'Égypte, de la Turquie, de la Grèce, de l'Indoustan, du Japon et de la Chine, se dirige sur l'Angleterre, la France, la Belgique, la Hollande, les provinces rhénanes.

Et ce n'est pas petite affaire, qu'on le sache bien. Mettant à part l'Angleterre qui, à elle seule, dans son commerce avec le Levant et l'Asie, remue plus de dix millions de tonnes, représentant une valeur de plusieurs milliards, le rendement brut de la ligne du Simplon, avec les tarifs ordinaires, dépasse dix millions de francs. Il n'est calculé que sur une moyenne de cent vingt mille voyageurs et trois cent vingt mille tonnes de marchandises.

En résumé, pour la France, la question est celle-ci :

Le transit entre l'Angleterre et l'Orient, après être entré en Italie, en sortira-t-il par la rive droite ou

par la rive gauche du Rhin, par le Simplon ou par Saint-Gothard, au profit de la France, ou au bénéfice de la Prusse?... Le gouvernement français veut-il, oui ou non, que son propre commerce arrive rapidement sur le marché européen? veut-il saisir, ou perdre, cette occasion unique de faire de la France l'entrepôt nécessaire de l'Occident?...

Son *intérêt*, dans l'œuvre du Simplon, est manifeste à ce point que, pour le nier, il faudrait pousser l'inintelligence jusqu'aux dernières limites.

Reste l'*intérêt* de l'Europe. Est-il avec le Simplon ou avec le Saint-Gothard?

Examinons :

#### IV

##### **Intérêts de l'Europe.**

L'*intérêt commercial* de l'Europe est avec le Simplon, au même titre que l'*intérêt commercial* de la France, et à peu près au même degré.

Nous l'avons déjà posé en principe; nous voulons le prouver, chiffres en main, et pousser la démonstration si loin qu'il ne reste place ni à l'objection, ni au subterfuge. On peut toujours nier de parti pris; mais quand on en est là, tout est dit. La cause est jugée, et le procès perdu.

Prenons, l'une après l'autre, en dehors de la

France et de la Prusse, toutes les nations que préoccupe ce grand débat : l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, la Suisse.

L'Angleterre d'abord.

De toutes les puissances qu'intéresse l'œuvre internationale du Simplon, l'Angleterre est sans contredit la première.

De Milan à Londres, pas, ou presque pas de détours. On peut affirmer hardiment qu'il y a ligne droite. 1,390 kilomètres, par le Saint-Gothard ; 1,234 par le Simplon. Différence en faveur du Simplon, 156. La malle des Indes ne peut pas suivre d'autre chemin. Et non-seulement le trajet est plus court, mais encore le railway du Simplon ne devant pas s'élever à une grande hauteur, les trains pourront toujours garder leur vitesse normale, et ne seront pas réduits, comme ceux du Saint-Gothard, à ramper ou à serrer leurs freins. Une fois entrées sur le territoire français, les locomotives pourront reprendre sans danger ces vitesses vertigineuses qui ont fait une véritable célébrité à la malle des Indes, et qu'on ne demandera jamais aux chemins de fer de l'Allemagne.

Toutes les marchandises, et nous en avons établi l'importance, — cela se compte par millions de tonnes et par valeur de plusieurs milliards — sont dévolues d'avance à la ligne du Simplon pour tout ce qui doit transiter entre l'Angleterre et les Indes par la voie de Brindisi, aussi bien que pour les chargements expédiés d'Angleterre à destination d'Italie, ou envoyés d'Italie à destination d'Angleterre.

La Belgique entre pour plus de quatre millions dans le trafic avec l'Italie du Nord. Elle ne gagne sans doute que 20 kilomètres à prendre la route du Simplon. Mais les industriels et les marchands, qui ne sont pas des touristes, supputent la route kilomètre par kilomètre, et vont sans hésiter où il y a, si petite qu'elle soit, économie de temps et d'argent. Puis, la ligne du Simplon met la Belgique en communication rapide avec les principales villes d'Italie : Milan, Plaisance, Parme, Bologne, Florence, Turin, Alexandrie, Gênes, Livourne, Naples. N'y a-t-il point là, pour la Belgique, tout un avenir commercial?....

Même situation pour la Hollande, avec des avantages plus sérieux. Tandis que la Belgique, en 1860, n'est entrée que pour un peu plus de quatre millions dans le trafic avec l'Italie du Nord, la Hollande est allée au delà de quinze ; et il ne faut pas oublier que la distance d'Amsterdam à Milan n'est que de 1,122 kilomètres par le Simplon, tandis qu'elle est 1,181 par le Saint-Gothard, ce qui constitue une différence, et par conséquent un bénéfice de 59 kilomètres.

Reste la Suisse. Ici, les intérêts commerciaux sont triples, et partagent la Confédération en trois zones : Cantons de l'Est, Cantons du Centre, Cantons de l'Ouest. Qu'un seul chemin réponde à tout, on ne saurait le prétendre. Mais le Simplon est toujours indispensable, même avec le Saint-Gothard ; dès que le Simplon existe, le Saint-Gothard devient inutile. Il faut lire les journaux suisses, plus com-



pétents que personne dans la question. Qu'on nous donne le Saint-Gothard, si l'on veut, disent-ils, ce sera un passage de plus à travers les Alpes, abondance de bien ne nuit pas; mais le Simplon est nécessaire, le Simplon avant tout!.... Il y a sur ce point unanimité dans la presse de tous les Cantons. N'est-ce rien que cet accord entre les partis, et n'est-il pas vrai qu'il n'y a pas de meilleur argument en faveur d'une thèse, dont le triomphe d'ailleurs est assuré?

Entrons dans les détails. Puisque la Suisse ouvre bénévolement au commerce Européen la barrière des Alpes, c'est bien le moins qu'il lui soit fait une large part dans l'examen de la question.

Les Cantons placés dans la zone du Simplon représentent, à eux seuls, la moitié, et plus, de la population suisse. Ce sont : Bâle, Soleure, Neuchâtel, Berne, Fribourg, Vaud, Valais et Genève.

Genève, — c'est acquis, et ce n'est pas contesté d'ailleurs, — a besoin du Simplon pour retrouver sa prospérité commerciale. Rappelons que, par le Saint-Gothard, 570 kilomètres la séparent de Milan, tandis que, par le Simplon, elle n'en a que 360 à parcourir. Ce chiffre est caractéristique. Passons.

Le Simplon assure au Canton de Berne le transit de la plus grande partie du trafic entre l'Allemagne et l'Italie, tandis que le Saint-Gothard le réduit au simple trafic local.

Le Canton de Fribourg est dans une position analogue, mais plus décisive encore en faveur du Simplon, puisque la ville de Fribourg a sur Berne une

avance de 32 kilomètres dans la direction de Lausanne.

Après avoir démontré, par le calcul des distances, que Bâle, Soleure, Neuchâtel, les Cantons de Vaud et du Valais sont placés dans des conditions égales, un ingénieur suisse, M. de Stockalper, dont l'impartialité ne peut être mise en doute, puisqu'il veut ouvrir la Suisse à toutes les voies ferrées sans distinction ni préférence, termine son remarquable travail par ces mots :

“ AUCUN *chemin de fer par les Alpes* NE RÉPOND MIEUX QUE LE SIMPLON *aux intérêts* DE LA PLUS GRANDE PARTIE de la Suisse. ”

Il est donc irrévocablement acquis que, même au simple point de vue *commercial*, la France, l'Angleterre, la Belgique, la Hollande et la Suisse ont des *intérêts* communs.

Mais dans cette succession de chiffres, dont nous n'avons peut-être pas réussi à racheter l'ennui par la précision, nous n'avons pas encore porté nos regards sur le merveilleux horizon que le canal de Suez vient d'ouvrir à ces immenses manufactures de l'Europe, où fourmille tout un monde d'artistes et de travailleurs.

La Méditerranée a vu s'accomplir les plus grandes choses que raconte l'histoire. Elle a porté la flotte de Xercès, l'armée d'Annibal, la barque de César *et sa fortune*, les lourds vaisseaux de Charles-Quint et de Louis XIV, et aussi la rapide frégate qui, trompant la vigilance de la croisière anglaise, quittait furtivement l'Egypte s'acheminant vers la

France, et cachait dans ses flancs mystérieux, avec le plus grand homme des temps modernes, toute cette épopée de batailles, de gloire et d'infortune, qui commence au siège de Toulon et finit sur le rocher de Sainte-Hélène. Elle a pu entendre, à dix-neuf siècles d'intervalle, le cri de victoire de César aux plaines de Pharsale et les vagissements d'un nouveau-né qui s'appelait Napoléon.

Ce qui manquait à cette poétique mer intérieure, le génie humain le lui a donné. Le canal de Suez est le pendant du détroit de Gibraltar.

Nous voici, peuples du Nord et de l'Occident, en communication directe avec la Perse, l'Indoustan, la Chine, le Japon, l'Océanie. Quatre cents millions d'hommes s'offrent à nous, et sollicitent notre intelligence. Le vaisseau qui nous apportera les richesses de l'Orient : ses indigos, la soie, le thé, la porcelaine, emportera, sans doubler le cap des tempêtes, les produits de notre industrie : rubans, modes, bijoux, toutes ces fantaisies capricieuses qui sont le rêve des Orientaux.

Dans le grand mouvement commercial qui se prépare, l'Italie et la Suisse seront le trait-d'union naturel entre l'Orient et l'Europe. L'Italie prête ses ports; la Suisse livre un passage à travers les Alpes.

Et ces ports et ce passage, vous les mettriez à la discrétion de la Prusse! et M. de Bismark serait le portier des Alpes, ouvrant ou fermant à volonté, au gré de ses intérêts, de ses préoccupations, ou de ses caprices!... Et l'Europe ne dirait mot! Et la France laisserait faire!... Allons donc! C'est tout simple-

ment absurde, c'est impossible. Cela ne sera point. Que la Prusse ouvre le Saint-Gothard, libre à elle ; la France ouvrira le Simplon. Et quand les Alpes auront deux portes, tout le monde passera librement.

Nous voudrions, pour quelques mois seulement, si c'était possible, voir la Prusse et gouverner là en maîtresse absolue, rançonner tout à l'aise marchandises et voyageurs. S'il y a encore, parmi nous, des indifférents ou des incrédules, l'erreur et la mollesse ne seraient pas de longue durée. Incrédules et indifférents seraient bientôt convertis.

Mais pourquoi M. de Bismark frapperait-il de droits exagérés, au passage du Saint-Gothard, le commerce européen ?

Pourquoi ? Par deux motifs :

Il y a d'abord l'âpreté prussienne, ce composé d'ambition et de rapacité ; ambition qui poussait à l'annexion de la Saxe et du Hanovre, rapacité misérable, mesquine, honteuse, qui conseillait de mettre la main sur les coffres des banquiers de Francfort, qui en gardent bon souvenir.

Il y a ensuite, soyons juste, des exigences légitimes. Sans parler des millions réels que fournira la Prusse, des millions assez hypothétiques de l'Italie, sans parler même des frais d'entretien de la voie ferrée, des ponts et des tunnels, où voulez-vous que M. de Bismark, ou ses complices, prennent la somme strictement nécessaire pour servir les intérêts des souscriptions individuelles ? Mais, pour cela seulement, des tarifs ordinaires ne donneraient que des

produits insuffisants. Ce serait, comme l'on dit, une goutte d'eau dans la mer.

Vous n'êtes pas convaincus?... Attendez! Nous allons vous dire ce que coûtera le Saint-Gothard :

## V

### **Ce que coûtera le Saint-Gothard.**

D'après les ingénieurs suisses, PARTISANS DE LA LIGNE PRUSSIENNE, le Saint-Gothard coûtera cent quatre-vingt millions au moins, deux cents millions au plus.

Prenons le minimum, 180 millions. C'est déjà un assez beau denier, surtout en présence d'un résultat, magnifique sans doute pour la Prusse, à tous les points de vue, si on lui laisse le monopole du passage à travers les Alpes, mais radicalement nul, si la France ouvre le Simplon.

Nous avons sous les yeux le travail des ingénieurs suisses; nous allons le suivre pas à pas. On ne pourra pas dire que nous argumentons avec des chiffres de fantaisie.

Le tracé du Saint-Gothard remonte le couloir de la Reuss, par Fluelen et Altorf jusqu'à Biasca. C'est un parcours de 99 à 108 kilomètres, mettons 99. Il faudra deux lignes de raccordement, pour se réunir au Sud avec les chemins italiens, au Nord avec le

réseau suisse. La première, partant de Biasca pour arriver à Locarno et à Camerlata, mesure 97 kilomètres ; la seconde va de Fluelen à Zug et à Lucerne sur un parcours de 62. Additionnons ces trois chiffres. Ils nous donnent un total de 253 kilomètres.

Maintenant, voici les devis de ces mêmes ingénieurs PARTISANS DU SAINT-GOTHARD :

De Fluelen à Biasca, avec quinze	
kilomètres de tunnel. . . . .	109,189,754
De Biasca à Locarno et Camerlata .	42,952,152
De Fluelen à Lucerne et à Zug . .	26,842,322

C'est un total de cent-soixante-dix-huit millions, neuf-cent-quatre-vingt-quatorze mille, deux cent vingt-huit francs.

Nous voilà bien près des cent quatre vingt millions minimum. Les ingénieurs du reste y arrivent d'eux-mêmes, et sans le moindre effort, car ils ajoutent :

« Il y a tout lieu de croire que, au lieu d'une moyenne de 629,415 francs par kilomètre, il faudra au bas mot 700,000 francs, soit environ 180 millions pour le minimum et 200 pour le maximum. »

Deux cents millions ! Voilà le grand mot prononcé.

C'est donc, pour la Prusse, pour l'Italie, pour la Suisse, et pour les souscripteurs, qu'on se donnera bien garde de négliger, une petite affaire de deux cents millions, toujours bien entendu d'après les ingénieurs suisses.

Est-il bien positif qu'on ne dépassera pas ce chiffre, aussi rond que respectable? M. de Bismark lui-même n'oserait pas l'affirmer.

Toujours est-il que ces deux cents millions sont le beau côté de la médaille. Voyons un peu le revers.

Pour arriver à Biasca, le Saint-Gothard n'a qu'un passage, le couloir de la Reuss, succession non interrompue de rochers et de cascades. C'est là qu'il faut faire glisser wagons et locomotives, et, pour construire une route qui servira pendant huit mois de l'année au plus, tailler dans le roc et franchir les profondeurs du gouffre.

Le tunnel devra forcément passer sous les lacs de Saint-Gothard; il y en a trente au moins. Sources à rencontrer dans les travaux du percement, infiltrations à craindre!

Mais enfin, on a surmonté heureusement tous les obstacles, nous voulons bien l'admettre. Le tunnel est terminé, et la voie est ouverte jusqu'à Airolo. Sommes-nous au bout? Pas encore. Il faut à présent descendre le val Levantina, et suivre le Tessin jusqu'à Bellinzona. Nouveaux travaux d'art, constructions gigantesques pour atteindre sans péril les dernières pentes des montagnes!

Est-ce bien fini cette fois? Pas tout à fait. Le Saint-Gothard ne peut pas s'arrêter à Fluelen; il faut bien gagner le réseau suisse, par conséquent attaquer encore le roc, traverser la vallée du Goldau et percer les flancs du Rossberg.

Cela fait, par exemple, la Prusse pourra chanter victoire, et inaugurer son Saint-Gothard. Question

serait peut-être de savoir si les actionnaires pourront partager l'allégresse du roi Guillaume.

De toutes les éventualités prenons la meilleure. Il faut faire la partie belle aux amis de M. de Bismark et de sa voie ferrée. Vous verrez que cette concession ne tire pas à conséquence.

Allons ! la ligne prussienne sera terminée. Pour complaire aux grands vainqueurs de Sadowa, le Saint-Gothard retiendra captives les sources qui se croisent dans le dédale immense de ses entrailles. On jettera des ponts sur l'abîme, on domptera rochers et cascades ; on rejoindra les lignes de la Lombardie et le réseau suisse, le tout sans encombre et sans sortir du cercle des 200 millions.

Mais ces deux cents millions ne seront pas fournis intégralement par la Prusse, l'Italie et la Suisse ; on en demandera une bonne partie aux capitaux privés, par voie de souscription publique.

Cela étant, arrive une série de questions ayant toutes une valeur, et offrant un intérêt de premier ordre.

A quel chiffre s'élèveront les frais d'entretien de la voie ? A quel chiffre les frais de traction ? Quel est, d'après le calcul des ingénieurs, le rendement brut ? Quel sera le produit net ?

Les frais d'entretien seront considérables, les frais de traction exceptionnels ; on le sait, on en convient. Il faudra, pour combattre les neiges, toute une légion de cantonniers, et pour triompher de la déclivité du terrain, beaucoup de charbon, des machines à grande puissance et à petite vitesse.



Quant au rendement probable, les ingénieurs suisses n'ont pu l'établir qu'à l'aide de calculs confus et de combinaisons fort contestables.

« Supposons, disent-ils, qu'il sera accordé au Saint-Gothard une subvention de soixante millions de francs, et que l'entreprise jouira aussi des intérêts de cette somme pour la moitié du temps de la construction, c'est-à-dire, pendant huit ans, supposons de plus qu'une moitié du capital de construction, nécessaire en outre de la subvention ci-dessus, sera réalisée au moyen d'obligations à 5 p. c., et l'autre moitié par une émission d'actions, le rendement pour le capital actions sera de fr. 6.25. »

Ainsi prononcé en conseil secret des partisans du Saint-Gothard. Pas de détail sur les frais d'entretien et d'exploitation, sur le nombre des cantonniers nécessaires, sur la quantité de charbon indispensable, sur le prix des machines. Les actionnaires, c'est réglé, toucheront un intérêt de fr. 6.25... pourvu que toutes les suppositions se réalisent.

Eh bien! nous croyons, nous, à cet intérêt de fr. 6.25, dans un temps donné, mais à une condition, c'est que le Simplon n'existera pas.

Si le Simplon n'existe pas, qu'on le sache bien! la France est déshéritée, l'Europe devient tributaire de la Prusse. Contre la force des choses, rien ne peut prévaloir, ni les haines, ni les préférences. La malle des Indes prendra le chemin du Saint-Gothard; et derrière elle viendront les produits anglais, belges, hollandais, suisses, italiens, tout ce que l'Égypte, la Grèce, la Turquie, l'Indoustan, le Japon, la Chine

nous enverront, ou recevront, de voyageurs et de marchandises.

Supposez que le Saint-Gothard a coûté deux cents, trois cents, quatre cents millions ; doublez, si tel est votre bon plaisir, les frais d'entretien et d'exploitation, supprimez la subvention du gouvernement prussien ; il y a dans le mouvement commercial que nous promet le canal de Suez de quoi satisfaire toutes les exigences, et compenser largement tous les sacrifices.

Mais si le Simplon existe, que reste-t-il au Saint-Gothard ? Rien, ou presque rien ; une partie de la Suisse, une fraction de l'Allemagne. C'est l'abandon, c'est la ruine.

Entre deux voies ferrées rivales, l'avantage sera toujours à celle qui offre économie de temps et d'argent. Or, dans le calcul des distances, le Simplon l'emporte sur le Saint-Gothard. Donc, le Simplon sera préféré.

On répond :

La Prusse compensera l'accroissement de la distance par la diminution des prix de transport ; elle abaissera les tarifs.

Excellent moyen pour aller plus vite à la banqueroute !

Vous abaissez les tarifs ? Très-bien. Mais serait-il par hasard interdit au Simplon d'en faire tout autant ?

L'égalité rétablie de cette façon-là, reste toujours l'inégalité des distances, et une proportion égale dans la diminution des recettes.

Laquelle des deux voies ferrées en souffrira le plus?... Nous n'avons, pour toute réponse, qu'un rapprochement à faire :

Le Saint-Gothard servira *probablement* à ses actionnaires un intérêt de 6,25. Le Simplon *assure* aux siens un intérêt de 12 p. c.

Et là, pas de *suppositions* fantaisistes; c'est de la réalité palpable. On peut marcher, chiffres, devis et preuves en main.

## VI

### **Ce que coûtera le Simplon.**

Nous l'avons vu : dans le Saint-Gothard, tout repose sur des hypothèses, sur des probabilités, sur des espérances.

Combien faut-il au juste pour percer la montagne, aboutir aux chemins italiens et au réseau suisse?... Au moins cent quatre-vingt millions, répondent les ingénieurs. deux cents millions au plus. — Petit écart de vingt millions qui n'est pas rassurant pour l'avenir.

Ce n'est pas tout que de traverser les Alpes, de construire des tunnels, de jeter des ponts, de poser des rails, de mettre en mouvement des locomotives. Il faut exploiter la voie et l'entretenir. A quel chiffre

s'élèveront les frais d'exploitation et d'entretien?... Silence complet.

Mais enfin quel sera le rendement brut, et quel sera le produit net?... Pas d'autre réponse que celle-ci : « *Supposons* qu'il sera accordé au Saint-Gothard une subvention de 60 millions ; *supposons* que l'entreprise paiera des intérêts de cette somme pendant huit ans ; *supposons*... etc., etc... le rendement pour les actions sera de 6.25. » — Voilà bien des suppositions, mais il y a au bout un chiffre déterminé, c'est quelque chose. Seulement, qui le garantit ? Personne. Si on dépasse les 200 millions en frais de construction, le dividende diminue. Si le Simplon arrive en concurrence, et il arrivera, le bénéfice disparaît.

Le Simplon a ce premier mérite de ne rien livrer au hasard et de prévenir toute équivoque. Nous savons, à un centime près, ce qu'il coûtera et ce qu'il doit produire. Chiffres et devis sont étalés au grand jour. On peut en vérifier l'exactitude ; il est impossible d'en contester la réalité. C'est le travail des ingénieurs mis à la portée de tout le monde.

Et ce travail, le voici :

Le Simplon suit de ce côté des Alpes la vallée du Rhône ; il traverse de l'autre la vallée de l'Ossola. Des deux côtés, il arrive au pied de la montagne par une pente presque insensible. Le tunnel, percé de plaine à plaine, n'aura pas plus de quinze kilomètres.

Du lac de Genève au lac Majeur, de Saint-Gingolph à Arona, le Simplon aurait 244 kilomètres de

parcours avec le tracé à ciel ouvert; le tunnel le réduit de 40. De Bouveret à Sierre, 80 kilomètres, déjà construits et exploités, sont devenus la propriété de la nouvelle compagnie.

Jusqu'ici, rien que de fort compréhensible, Pour-suivons.

Il faut terminer la section suisse, construire la section italienne :

41 kilom. sur le territoire suisse . . .	7,374,000
Parachèvement des 80 kilomètres ex- ploités . . . . .	1,200,000
50 kilomètres sur le territoire italien, dont 12 à parachever. . . . .	15,068,000
	<hr/>
Dépenses à faire. . . . .	23,642,000

Le capital de la Compagnie est de 40 millions. Il peut faire face à toutes les éventualités et au service des intérêts pendant les trois années qui sont nécessaires pour établir la traversée provisoire.

Nous arrivons au tunnel.

Avec les ingénieurs suisses, on n'a jamais pu savoir bien au juste à quelle somme s'élèveront les frais de percement du Saint-Gothard. Le Simplon n'a pas tant de mystères. Il vous dit tout uniment : Quinze kilomètres à ouvrir, sur le pied de trois millions chacun, représentent 45 millions. Ajoutez-les aux quarante précédents; vous aurez un total de QUATRE VINGT-CINQ MILLIONS. Sans phrases, sans cal-

culs compliqués ou ténébreux, c'est le prix net du Simplon, mais tout compris par exemple : Tunnels, ponts, voies de raccordement avec les chemins italiens et le réseau suisse, parachèvement des lignes commencées, traversée provisoire, service des intérêts. Quatre-vingt-cinq millions, c'est-à-dire les deux tiers de ce que coûtera le Saint-Gothard !

Différence : 115 millions. Sur deux cents, c'est beaucoup. Mais peu importe la somme ! Il s'agit de savoir ce qu'elle rapporte. Le Saint-Gothard *promet* à ses actionnaires, *espère* et leur *fait espérer* 6.25. Quel est le produit net du Simplon ? Tout est là.

En restant dans la limite des appréciations les plus modérées, le rendement brut, avec les tarifs ordinaires, basé sur un transit de 120,000 voyageurs et de 325,000 tonnes serait de 10,104,000 francs.

Les 325,000 tonnes, on ne les contestera pas apparemment, puisqu'une partie du trafic anglo-indien, qui s'élève à plus de dix millions de tonnes, suivra nécessairement cette voie. Les articles de grande vitesse, qui prennent toujours le chemin le plus rapide, représentent à eux seuls plus de 600,000 tonnes.

Quant aux 125,000 voyageurs, il est évident qu'ils ne franchiront pas tous le Simplon. Quelques-uns s'arrêteront en Suisse, d'autres en Italie ; mais c'est là une moyenne qui s'applique à tout le parcours.

Sur ces bases, avec un rendement brut de 10 millions 104,000 francs, le produit net de la ligne du Simplon sera de 4,900,000 francs ; soit, pour 40 millions de capital, un peu plus de 12 P. C. D'INTÉRÊT.

En résumé, acceptant les calculs assez douteux des amis du Saint-Gothard, et les plaçant en regard des chiffres incontestables qui précèdent, la situation est celle-ci :

Il ne faut pas moins de DEUX CENTS MILLIONS pour le Saint-Gothard, et on ne *promet* pas aux actionnaires plus de 6.25.

QUATRE VINGT-CINQ MILLIONS suffisent au Simplon, qui ASSURE à ses actionnaires un dividende de 12 %.

Est-ce clair ?

Oui, trop clair, pour qu'il soit utile d'entrer dans de plus longs détails. Assez de chiffres ! Les événements, d'ailleurs, nous entraînent dans un autre ordre d'idées.

Il faut pourtant se résumer et conclure. Ce sera chose facile.

La voie prussienne n'est pas *inexécutable* ; il n'y a plus d'obstacles aujourd'hui pour la science et pour le génie de l'homme ; mais ce n'est que par des millions et des *centaines* de millions, que l'on ouvrira les flancs rebelles du Saint-Gothard et qu'on franchira les abîmes de la Reuss. Les deux cents millions indiqués n'y suffiront pas. Y suffiraient-ils, que ce serait la ruine dans toutes les hypothèses, si la France perce le Simplon. Les frais d'entretien et de traction seront immenses, et les produits à peu près nuls. Dans la pensée de M. de Bismark, le Simplon n'est pas autre chose qu'une ligne stratégique. Si le gouvernement prussien en fesait carrément les frais, nous applaudirions des deux mains. Mais pourquoi

tromper la bonne foi des malheureux souscripteurs?...

Il est vrai que les voilà bien prévenus.

Le Simplon a un double caractère.

Il est stratégique, en ce sens qu'il permet toujours à la France de devancer l'armée prussienne en Italie et en Suisse; et l'incident espagnol crie assez haut que ce n'est pas une précaution inutile.

Il est commercial, essentiellement commercial. A travers le Simplon, l'Angleterre, la Hollande, la Belgique, la Suisse, la France, l'Italie, la Turquie, la Grèce, l'Indoustan, la Chine, le Japon, l'Océanie vont échanger les produits de leur territoire et de leurs manufactures. L'Occident et l'Orient se donneront la main. Sur l'aile de la vapeur, plus d'une idée franchira les Alpes, la Méditerranée, le canal de Suez, et ira au fond de quelque peuplade inconnue déposer le germe de la fraternité humaine.

Tous les intérêts se groupent autour du Simplon, on ne saurait trop le répéter :

*Intérêts* de la France, qui pourra toujours couvrir de sa protection la Suisse et l'Italie;

*Intérêts* de l'Europe, qui cherche la paix dans la pondération des forces;

*Intérêts* de l'Angleterre, de la Belgique, de la Hollande, de la Suisse, qui veulent développer, échanger, porter au loin les produits de leur intelligence;

*Intérêts* commerciaux, *intérêts* politiques.

Que la Prusse jette ses millions dans le gouffre et caresse ses rêves d'ambition solitaire! Pour l'acculer à l'avortement et à l'impuissance, sans tirer un coup



de canon, il suffit d'ouvrir le Simplon pendant qu'elle percera le Saint-Gothard.

## VII

### Un dernier mot.

Nous croyons avoir tout dit sur cette grave, *très-grave* question du Simplon et du Saint-Gothard. Les quelques pages qui précèdent portent avec elles leur conclusion. Que si nous avons involontairement laissé dans l'ombre quelques détails de médiocre importance, nous n'aurions pas trop à le regretter. L'incident qui vient de se produire, et d'éclater au milieu d'une paix profonde, jette assez de lumière pour éclairer toutes les situations.

La Prusse a été prise la main dans le sac, en flagrant délit d'intrigues souterraines et de convoitises coupables.

Ce n'est pas assez pour elle d'avoir spolié le Danemark, confisqué la Saxe et le Hanovre, enfoncé, pour y mettre garnison, la porte des forteresses fédérales; il lui faut la vassalité de l'Allemagne et l'amoindrissement de la France pour dominer l'Europe.

Voyez la Prusse à son origine, et suivez-la dans son développement graduel, dans ses luttes, dans ses conquêtes, jusqu'au coup de foudre de Sadowa. C'est

d'abord un petit duché, perdu dans le Nord de l'Allemagne, bientôt après un royaume. Encore un pas, et ce royaume serait l'empire de Charlemagne. On a parlé du testament de Pierre le Grand, et on nous montre tous ses successeurs les yeux fixés sur Constantinople. Qu'est-ce que cette ambition presque platonique auprès de l'âpreté prussienne? La Prusse prend toujours et ne rend jamais. Son grand Frédéric s'empara de la Silésie, il livra vingt batailles plutôt que d'en abandonner un lambeau. A la honte éternelle et au grand détriment de la France, trois monarques tombent à l'improviste sur la malheureuse Pologne, lui coupent la gorge et se partagent ses dépouilles. Le roi de Prusse sera, non point le héros, mais l'un des bénéficiaires de cette embuscade nocturne.

Mais voici la Révolution française, voici l'Empire. Dans la grande coalition de l'Europe contre la République, qui se détache la première de l'alliance des souverains? La Prusse. La question monarchique la touche peu. Ce qu'elle veut avant tout, c'est conserver la Silésie et mettre à l'abri son nouveau duché de Posen, sans compter le reste.

Avec Napoléon, même politique. Quand la balance semble pencher du côté de l'Europe, la Prusse se met à la solde de l'Angleterre. Vienne Marengo, vienne Austerlitz, et la cour de Berlin ira complimenter le vainqueur.

Une fois seulement, la Prusse fait fausse route, et sans l'intervention gracieuse de l'empereur Alexandre, elle serait aujourd'hui effacée de la carte

de l'Europe. Iéna fut une immense défaite et un immense désastre, un Sadowa en sens inverse. Tout fut perdu ; l'armée en pleine déroute, Berlin au pouvoir de l'ennemi, les places fortes abandonnées sans résistance. La Reine s'humiliera jusqu'à la sollicitation, jusqu'aux prières ; et le Roi, errant dans les antichambres, frappera discrètement à la porte du conquérant.

Waterloo sera la revanche. L'Angleterre gagne la bataille ; c'est la Prusse qui en profite. Tout lui est bon, les provinces rhénanes d'abord. Elle aurait bien poussé ensuite jusqu'à la Lorraine et l'Alsace, si l'empereur de Russie n'y avait mis bon ordre.

A ce grand duel de l'empereur Napoléon et de l'Europe, succèdent trente années de lassitude et de repos. La Prusse ne perd pas son temps, elle se prépare silencieusement à la conquête de l'Allemagne. On se souvient comment, il y a quelques années à peine, l'Autriche lui a prêté la main pour l'envahissement du Danemark, et ce qu'elle en a retiré. Cette victoire en commun, presque honteuse, fut immédiatement suivie de la bataille de Sadowa.

Rappelons à la hâte les conséquences de la victoire.

L'Autriche a été littéralement expulsée de l'Allemagne. La Confédération germanique n'est plus. La Prusse a pris le Hanovre, la Saxe, le duché de Nassau, la ville libre de Francfort ; elle règne du Nord au Midi, de la Baltique à la Forêt-Noire, par les armes et par la terreur. M. de Bismark a réalisé le rêve de Frédéric le Grand.

L'Europe a laissé faire. La France, trompée, jouée par la diplomatie prussienne, était impuissante lorsqu'elle ouvrit les yeux. Et l'Europe, et la France, chose étrange ! n'auraient peut-être pas compris tout ce que renfermait pour elles de menaces l'œuvre si ardemment poursuivie du Saint-Gothard, si le hasard, démasquant ces appétits immodérés de domination, ne leur eut brusquement montré la main du roi Guillaume dans la main d'un ambitieux Espagnol, que la reine Isabelle avait fait comte et marquis, avant que la révolution en eut fait un maréchal et un premier ministre.

La France est forte maintenant. Elle a pu parler haut, comme il convient à sa puissance et à sa dignité. Après avoir fait un premier pas en arrière, la Prusse a voulu en appeler au jugement de Dieu. La guerre est déclarée.

Attendons. Nul ne peut prévoir l'issue de cette lutte formidable. Mais, quoi qu'il arrive, les projets de la Prusse sont à découvert. L'Europe et la France savent dans quel but elle ouvre à grands frais le Saint-Gothard, et ne voudront pas lui laisser le monopole d'un passage à travers les Alpes. La neutralité de la Suisse et l'indépendance de l'Italie sont autrement importantes que la candidature d'un Hohenzollern quelconque au trône d'Espagne.

N'insistons pas. La cause du Simplon est gagnée ! gagnée au point de vue des intérêts *politiques*, gagnée au point de vue de l'intérêt *commercial* ! Et ce n'est pas la France seulement qui est en cause, c'est l'Europe tout entière !...

La France n'hésitera donc plus ; elle accordera promptement les quelques millions qu'on lui demande ; et l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, quand s'ouvriront les souscriptions publiques, tiendront à honneur d'apporter à cette œuvre vraiment Européenne un imposant et patriotique concours.

